

# “一带一路”背景下的西南对外开放路径思考\*

◎ 王志民

**内容提要** “一带一路”作为一项对外开放的宏伟战略正在有序推进。中国西南地区的特殊地缘经济政治环境,使其能够充分发挥自身优势,以“一带一路”战略为背景寻求对外开放新路径。本文对此提出设想:云南以昆明为起点,地缘层面上渐次推进,形成扇形沿边开放带;广西以北部湾经济区为轴心,内外扩展,构筑三大经济圈;依托大西南特殊地缘优势,齐头并进,建设三大经济走廊;携手周边国家,以互联互通为契机,打通西南国际贸易大通道,进而贯通丝绸之路经济带与海上丝绸之路。

**关键词** “一带一路” 西南地区 对外开放路径 沿边开放带 经济走廊  
(中图分类号)F741 (文献标识码)A (文章编号)0447-662X(2015)05-0026-07

“一带一路”横穿并环绕亚欧大陆,连接东亚经济圈和西欧经济圈,贯通东亚与东南亚、南亚、中亚、中东、北非、中东欧、西欧等多个经济版块,已被纳入中国大国崛起的战略,并得到50余国积极响应,正在合力推进。就国内经济社会发展而言,“一带一路”与京津冀协同发展、长江经济带并行规划为中国优化经济发展空间格局重点实施的三大战略;就中国的对外开放战略而言,中国将与亚欧大陆相关国家合力打造世界上最长、最具经济发展活力的海上和陆上经济大走廊。“一带一路”作为一项涉及经济贸易、政治外交、人文交流等诸多领域的复合型国家战略,国家的顶层设计和科学规划虽然至关重要,但同样离不开周边地区的积极参与。作为丝绸之路经济带上的西南地区,如何把握机遇,乘势而上,依托自身地缘经济政治优势,顺应国家总体战略,寻求对外开放新路径,已经成为亟待解决的现实问题。

## 一、西南地缘新态势与“一带一路”对接以寻求对外开放新路径

2013年9月7日,习近平主席在哈萨克斯坦纳

扎尔巴耶夫大学讲演时提出“丝绸之路经济带”构想。10月3日,习主席在印尼国会演讲时又提出“21世纪海上丝绸之路”新概念。2013年11月召开的十八届三中全会关于“扩大内陆延边开放”如此表述“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设,推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局”。<sup>①</sup>随后,中央有关部门就推进“一带一路”战略总体设计和框架方案进行研究部署。2013年12月14日,国家发改委主任徐绍史、外交部长王毅共同主持召开推进“一带一路”建设座谈会,将西北地区五省区(陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆)、东部地区五省(江苏、浙江、广东、福建、海南)、西南地区四省市(重庆、四川、云南、广西)等纳入“一带一路”规划之中。2014年《政府工作报告》将“一带一路”上升到国家战略层面,并明确指出“抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路,推进孟

\* 基金项目:国家社会科学基金项目“建设南方‘丝绸之路经济带’的地缘经济政治环境研究”(14BGJ003)

<sup>①</sup> 《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》,《人民日报》2013年11月16日,第2版。



中印缅、中巴经济走廊建设,推出一批重大支撑项目,加快基础设施互联互通,拓展国际经济技术合作新空间。”<sup>①</sup>与此同时,24个创始会员国共同建立的亚洲基础设施投资银行和中国出资400亿美元的丝路基金相继成立,将为“一带一路”战略的实施提供融资支持,从而发挥金融合作的引领作用。<sup>②</sup>中央的顶层设计和务实推进,为西南地区有关丝绸之路经济带的定位和对外开放路径的创新提供了思路框架。

中国对外开放格局的形成历经三个地缘层次,即由经济特区和沿海地区,至内陆地区,再至西部。如今,“向西开放”,构建东西双向开放格局,已成为中国对外开放的重大战略抉择。近年来,有学者曾对此提出建议,“中国从西南方向经缅甸、巴基斯坦、印度到达印度洋,这应该是‘向西开放’重要的组成部分。”<sup>③</sup>如此,必然涉及敏感复杂的中印关系,但自2013年10月中印签署“边防合作协定”之后,边界问题实际已处于可控范围,加之近年来印度政府和整个社会已将经济改革和社会发展作为头等大事,两国关系正在从“高政治”制衡为主向“低政治”合作为主的方向发展。中国“一带一路”已初步形成与印度的“东向”政策相对接的新态势,而中印这两个世界上最大的发展中国家存在着巨大的互补合作潜力。还有学者这样分析中国的西南开放战略“有利于建立更为平衡的中美关系,推动中美战略互信,而且相比于东亚,中国同(印度以外的)西部各国素无瓜葛,产生对抗或冲突的因素很少,在地缘经济、地缘政治的竞争与合作中,处于相对有利地位。”<sup>④</sup>

与中国西南周边相邻的东南亚地区和南亚地区自然资源蕴藏极为丰富,与中国经济合作的潜力巨大,而印度又是南亚最具发展潜力的发展中大国,印度国内及国际社会对印度崛起均有良好预期。依托对南亚区域合作联盟(简称南盟)的地缘经济政治影响,南亚地区是推进“一带一路”战略的切入点。南盟是包括西亚的阿富汗及南亚所有国家参加的国际组织,对成员国有着很大的影响力。南盟国家基础设施落后,严重制约经济社会发展。而中国与除印度之外的其他南盟国家的经济合作基本属于援助型,经济合作的制度化有待推进南盟国家与中国经济合作的强烈愿望,南盟大部分国家希望摆脱南盟“贫穷俱乐部”的形象,力邀中国正式加入南盟,成为南盟正式成员。<sup>⑤</sup>而中国与东盟国家虽然处于同一经济发展水平,却存在着明确的行业内分工,经济互补性依然很

强,特别是与中国西南临近的缅甸、越南、老挝、柬埔寨等国与中国存在着明显的垂直分工,经济合作潜力更大。中国连续数年为东盟第一大贸易伙伴,东盟为中国第三大贸易伙伴。2013年,中国与东盟贸易额为4436亿美元,预期到2020年将贸易额增加到1万亿美元,自2013-2020年间双方新增投资额预期将达1500亿美元。<sup>⑥</sup>中国-东盟自贸区的“升级版”正在加快谈判进程。

中国西南地区与东南亚、南亚等印度洋国家相邻,分属于“心脏地带”和“边缘地带”,在地缘经济政治上相互依托,而印度洋在世界地缘经济政治版图上呈越来越重要的发展趋势。“海权论之父”阿尔弗雷德·赛耶·马汉早在100多年前就曾预言“谁控制了印度洋,谁就控制了亚洲。”<sup>⑦</sup>而今,“印太”(亦称印太亚洲,Indo Asia Pacific)作为一个新的地缘经济政治概念,已获该地区多数大国认同。美国前国务卿希拉里就曾撰文指出“我们正将与澳大利亚的联盟关系从太平洋伙伴扩展为印太伙伴。”<sup>⑧</sup>印度前总理辛格也曾指出“一个稳定、安全、繁荣的印太地区对我们自身的发展与繁荣至关重要。”<sup>⑨</sup>

① 李克强《政府工作报告》,《人民日报》2014年3月15日,第2版。

② 2014年10月24日,21个首批创始成员国财长和授权代表在北京签约,共同决定成立亚洲基础设施投资银行。到2015年1月1日,印度尼西亚、马尔代夫、新西兰先后加入,亚投行发展到24个创始成员国。根据《筹建亚投行备忘录》,亚投行的法定资本为1000亿美元,初始认缴资本目标为500亿美元左右,实缴资本为认缴资本的20%。丝路基金则是开放的,可以根据地区、行业或者项目类型设立子基金,欢迎亚洲区域内外的投资者积极参与。

③ 肖宪《“向西开放”需外交全局统筹》,《环球时报》2013年7月31日,第14版。

④ 王缉思《“西进”,中国地缘战略的再平衡》,《环球时报》2012年10月17日,第14版。

⑤ 中国现为南盟观察员国。2014年11月26日,南盟第18次峰会在尼泊尔首都加德满都召开。尼泊尔、巴基斯坦等国力推中国成为南盟成员国。此次南盟峰会的主要议题是减少贫困、消除文盲、加强铁路公路和电网连接,这将与中国正在推进的“一带一路”战略对接成为可能。

⑥ 新华网, <http://www.chinainm.com/news/20140722/171336491.shtml>, 2014年11月15日访问。

⑦ David Scott, “Indias ‘Grand Strategy’ for the Indian Ocean: Mahanian Visions,” *Asia - Pacific Review*, vol. 13, no. 2, 2006, p. 98.

⑧ Hillary Clinton, “American’s Pacific Century”, *Foreign Policy*, November, 2011.

⑨ “PM’s Opening Statement at Plenary Session of India - ASEAN Commemorative Summit,” *New Delhi*, December 20, 2012.



值得重视的是,湖南出版社2014年出版了一幅竖版世界地图。从该竖版世界地图视角看,印度洋处于世界的中心位置,这无疑为中国未来从印度洋上取得地缘经济政治上的突破提供了新思路。其实,“印太”至今还是一个灰色地带概念,对于多数国家而言,认同“印太”理念的前提实际上是关注该地区经济的快速发展,特别是亚太与南亚地区经济发展的活力。“印太”概念的魅力还在于其地缘空间可延伸至非洲和拉丁美洲,并分布着若干极为重要的贸易通道。RCEP(区域全面经济伙伴关系协议,Regional Comprehensive Economic Partnership)就是包括印度在内的“10+6”经济合作机制。中国如果接受“印太”战略理念,将更有利于推进“一带一路”战略,加强南南合作,发挥中国的地缘经济政治引领作用。

西南地区以“一带一路”战略为大背景,寻求对外开放新路径,实际上就是建设南方“丝绸之路经济带”。建设南方“丝绸之路经济带”,将实现中国与南亚和东南亚国家经济上共赢和政治上互信的双重地缘价值。从地缘经济视角看,南方“丝绸之路经济带”主要涉及沿线国家与地方的经济合作,几乎不涉及国家核心利益,而且重点在经济领域,推进阻力不大;从地缘政治视角分析,南方“丝绸之路经济带”贯通“心脏地带”和“边缘地带”以拓展中国地缘空间,促进沿线国家建立互信机制,实现中国与“一带一路”沿线国家的相互依托,从而挣脱某些大国试图制造的中国周边安全困境。

## 二、云南以昆明为起点,地缘上渐次推进,形成扇形沿边开放带

西南地区作为中国对外开放格局的第三个地缘层次,经济发展和对外开放水平相对滞后,而中国长期存在二元经济结构,城市特别是大城市在地区经济发展中具有极大优势。解决中国二元经济结构特别是周边地区二元经济结构的出路,只能走以大城市带动中小城市,中小城市带动重点城镇,现代工业推动现代农业,实现城(镇)乡一体工农互惠的发展模式。周边地区的一体化是推进南方“丝绸之路经济带”建设的基础和前提。

昆明不仅是滇中地区最大的城市,更是中国西南最重要的交通枢纽之一。昆明作为西南重镇不仅传统工商业发达,而且在生物工程、电子信息、新材

料等方面具有研发优势,成为发挥聚集南贵昆经济增长的重要一极。昆明所处的滇中地区是连接东南亚、南亚国家的陆路交通枢纽,又是面向东南亚、南亚对外开放的门户。铁路运输方面,昆明是沪昆铁路、成昆铁路、南昆铁路、内昆铁路、昆丽铁路的起点和终点。公路交通方面,京昆高速、沪昆高速、汕昆高速、广昆高速、渝昆高速、杭瑞高速以及昆明绕城高速、昆香高速、昆河高速、昆建高速、昆曼高速等均以昆明为枢纽,国际互联互通方面,昆(明)曼(谷)国际公路已于2008年通车。正在规划筹建中的泛亚铁路东南亚方向,就由昆明出发并通达周边国家和地区。<sup>①</sup>昆明机场是中国最繁忙机场之一,可以直接飞往内比都、加尔各答、河内、曼谷、科伦坡、万象、新加坡、加德满都等东南亚和南亚重要城市,现有300多条国际、国内航线。

扇形沿边开放带涵盖“中心城市”“节点城市”和“前沿城市”三种类型城市,“中心城市”推动“节点城市”,“节点城市”带动“前沿城市”,从地缘上渐次发挥推进周边地区对外开放的辐射作用。以此为依据,可以具体设想,以昆明为起点,在地缘上逐级推进,以曲靖、玉溪、楚雄等城市为节点城市,进而继续向外扩展,以普洱、澜沧、景洪、个旧、文山、红河、普洱、畹町、河口、临沧、德宏、保山等为前沿城市,形成扇形沿边开放带,直接对越南、老挝、缅甸等国。这种扇形开放带体现的正是习近平主席提出的“以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作”的总体设想。无论是中心城市、节点城市,还是前沿城市,都可能成为承接重大产业转移的基地,同时发挥产业聚集基地的作用。扇形开放带,对内有利于中国沿边地区推进新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化的新“四化”,将推动物流、人流、资金流的汇集,由此打造一批重点城镇(市)。重点城镇(市)将成为推进新“四化”的前沿,发挥示范作用,进而带动周边国家和地区经济发展。这种扇形开放带还将实现由原来的边贸为主转变为扇形开放带辐射模式的次区域合作,不仅有利于调动中国西南周边地区的对

<sup>①</sup> 泛亚铁路经过中国昆明有三个方案:一是东线方案,由新加坡经吉隆坡、曼谷、金边、胡志明市、河内到昆明;二是中线方案,由新加坡经吉隆坡、曼谷、万象、尚勇、祥云(大理)到昆明;三是西线方案,由新加坡经吉隆坡、曼谷、仰光、瑞丽到昆明。



外开放积极性,而且也能获得周边国家沿边地区的认可,整合周边地缘经济资源,推动区域一体化进程。

昆明市的自身定位十分明确,向“建成面向东南亚、南亚的商贸、物流、信息、金融、旅游休闲等8大区域性国际中心,成为中国面向西南开放的国际化的桥头堡门户城市”的目标迈进。<sup>①</sup>目前,云南省正在重点建设“滇中城市经济圈”,将为地缘上渐次推进,形成扇形沿边开放带奠定了相当的基础。“滇中城市经济圈”的规划可以被概括为“一区、两带、四城、多点”,“一区”就是以昆明为核心的滇中产业新区形成产业聚集效应“两带”的“一带”是昆曲(昆明-曲靖)绿色经济示范带目的是建设农产品精深加工基地,另一带昆玉(昆明-玉溪)旅游文化产业经济带,将依托地域文化特性建成商务会展旅游区;“四城”的建设目标就是促进昆明、曲靖、玉溪、楚雄协调发展,成为向西南开放的先导;“多点”主要是发展云南的4个州市辖区的42个县、市、区的县域经济,发挥示范引领作用。

内引外联,东引西进,是大西南地区的地缘经济优势。云南在“内引”方面业已形成规模效益,并由“内引”推进“外联”发挥其桥梁作用。与内地特别是东部地区的合作已经成为云南省经济发展的新亮点。2014年,云南省外来投资总量首次突破5500亿元,达到5521亿元,同比增长34.6%,其中,引进省外到位资金5353.9亿元,同比增长34.9%;实际利用外资27.06亿美元,同比增长7.6%。<sup>②</sup>而在扇形开放带的对外经济合作方面,截止2014年底,云南已形成河口、瑞丽、畹町、临沧4个国家级边境经济合作区,麻栗坡(天保)、腾冲(猴桥)、孟连(勐阿)、泸水(片马)和勐腊(磨憨)等5个省级边境合作区。红河综合保税区已顺利通过国家预验收,云南省还计划于2015年初步建成沧源中缅边境经济合作区。<sup>③</sup>扇形沿边开放带实际已在形成之中。“建立此区域国际中心实际可以达到经济上互利共赢的效果,而且有利于周边国家某些地区对中国的向心力,进而影响其中央政府。”<sup>④</sup>

### 三、广西以北部湾经济区为轴心,内外扩展,构筑三大经济圈

广西壮族自治区属于泛珠三角区域经济合作区,优越的地缘环境为其提供了良好的发展机遇。

北部湾经济区是“一带一路”的海陆交叉点,正在悄然成为大西南对外开放的排头兵。北部湾海上运输从钦州湾出发环绕中南半岛航行,就构成一条“弧形海上走廊”。“钦州已建成万吨以上泊位98个,其中10万吨以上的码头达10个以上,而且口岸全方位对外开放。钦州港大榄坪港区目前已建设成具有国际先进水平的现代化码头,集装箱运输快速增长,去年已突破60万标准箱,居环北部湾各港之首……从区位到港口体系等要素来看,钦州不仅是共建‘21世纪海上丝绸之路’的重要门户港,还是服务西南、中南新的战略支点。”<sup>⑤</sup>

北部湾经济区具有独特的地缘优势,“北靠云、贵、川;东邻粤、琼、港、澳;西接越南;地处华南经济圈、西南经济圈与东盟经济圈的结合部,是我国内陆腹地进入东盟国家最便捷的出海门户。”<sup>⑥</sup>2008年,中央已批准“2006-2020年广西北部湾经济区发展规划”,目的是实现中国东中部经济协调发展,加快中国-东盟自贸区建设步伐,深化中国与东盟战略合作伙伴关系。在国家战略规划的推动下,北部湾经济区经济迅猛发展。但同时北部湾经济区也面临着工业化、城镇化水平低,缺乏现代工业特别是高科技产业等多方面的制约因素。如今,北部湾经济区正在加大自主创新和技术改造力度,培育和发展新兴产业,实现产业结构的转移和升级,并由此推动边境贸易、加工贸易及现代装备制造业等特色产业发展,逐渐扩大北部湾经济的外向型经济规模。

鉴于北部湾经济区是中国与东盟之间唯一既有陆地接壤又有海上通道的经济区,完全可以设想:以北部湾经济区为轴心,对内延伸至泛珠三角区域经

<sup>①</sup> 《昆明将建面向泛亚8大区域性国际中心》,云南网,http://yn.yunnan.cn/html/2011-01/06/content\_1460248.htm,2011年1月6日。

<sup>②</sup> 《抓住招商引资这个牛鼻子》,《云南日报》2015年1月26日第7版。

<sup>③</sup> 《金融部门要积极支持边境经济合作区建设》,中新云南新闻网,2015年3月3日,http://www.yn.chinanews.com.cn/news/2015/0303/3003.html。

<sup>④</sup> 王志民《西南周边地缘态势与“南方丝绸之路”新战略》,《东北亚论坛》2014年第1期。

<sup>⑤</sup> 《钦州,海上“新丝路”战略新支点》,《广西日报》2014年5月15日,第22版。

<sup>⑥</sup> 《新丝路,新亮点》,《人民日报海外版》2015年1月2日,第5版。



济合作区,进而将直辖市重庆和西南重镇成都纳入(连接长江经济带),构筑“大西南经济合作区”,对外拓展至中国-东盟自贸区,形成相互交错、相互渗透的三大经济圈。“三大经济圈”不仅带动整个广西,而且将带动大西南外向型经济发展。2013年9月26日,中国西南地区的重庆市、贵州省、广西壮族自治区和越南有关部门和地区决定在国际运输领域加强合作。“重庆至越南高平通道,已纳入我国《国家高速公路网规划》,具体走向为:重庆-綦江-贵阳-百色-高平,全程约780公里,是重庆至越南高平之间最为顺直、里程最短的高速公路。近年来,越南与重庆进出口贸易大幅增长。加快推进越南连接中国的通道建设,为进一步加强越南与重庆之间的经济、文化等领域的交往奠定基础。”<sup>①</sup>

北部湾经济区向外辐射的公路交通网络比较发达,这为构筑三大经济圈提供硬件支撑。北部湾现有6条出省出边高速公路,区内高速公路已经形成“一小时交通圈”。2010年,中央相关部门批复的《广西北部湾经济区城镇群规划纲要》提出,北部湾经济区要构筑“一主、五副、多中心”的中心体系(“一主”是以南宁市为中心,“五副”是以北海市、钦州市、防城港市、玉林市、崇左市副中心)。2014年,《泛北部湾经济合作路线图(战略框架)》获中国-东盟泛北部湾经济合作高官会议认可。“泛北区域国家相互投资合作开发产业园逐年增多,云南、四川、湖南等周边省区正在计划建设6个规划面积5平方公里以上的临海产业园,以‘飞地经济’模式合作开发。”<sup>②</sup>而北部湾经济区的示范作用,已经成为中国-东盟自贸区“升级版”的突破口。

#### 四、依托大西南特殊地缘优势,齐头并进, 建设三大经济走廊

中国西南地区与东部地区相比经济发展相对落后,但与周边国家特别是周边接壤地区相比,经济发展上处于领先水平。由于社会经济环境不同和自然禀赋差异,经济互补性较强,合作潜力巨大。依据云南、广西等西南周边地区的地缘经济政治优势,以交通沿线为辐射的优势产业群、城镇体系、口岸体系为依托,建立优势互补、区域分工、共同发展的国际经济走廊,无疑是对外开放路径的创新。建设孟中印缅经济走廊、中巴经济走廊以及大湄公河经济走廊,

已经得到相关国家的认可与积极推进。

孟中印缅经济走廊设想可以追溯至20世纪末。1999年,四国学术界在云南昆明举行经济合作大会上,首次提出孟中印缅经济走廊概念。2013年5月李克强总理访问印度时与相关国家达成共识,将孟中印缅经济走廊上升至中国的国家战略层面。孟、中、印、缅“邻近地区是连接亚洲各次区域的重要枢纽,入有中、印、缅广袤腹地,出有加尔各答、吉大港、仰光等著名港口,有连接南亚和东南亚的明显区位优势。”<sup>③</sup>虽然中印之间有着瑜亮情结,双边关系敏感而复杂,曾发生过边界冲突,至今还存在边界纠纷、水资源争端等问题,特别是印度对中巴合作耿耿于怀,致使中印政治互信严重不足。但是中印都面临经济发展特别是产业升级的问题,并抱有大国崛起雄伟抱负,合作则双赢,对抗必然双输。中印存在诸多共同利益(如在气候变化谈判和经贸规则等方面)。孟中印缅经济走廊总面积约为165万平方公里,人口4.4亿,所涵盖的地区,基础设施还非常落后,经济发展水平相对较低,但发展前景广阔,合作潜力巨大。印度新政府抱有与中国经济合作愿望,给西南地区发展与印度的经贸往来提供了现实机遇。

中巴经济走廊最早提出于2006年,是年,巴基斯坦总理阿齐兹在出席中巴能源合作论坛时倡议,中巴建立能源合作合作机制,打造中巴能源走廊。2013年,李克强总理访问巴基斯坦时并与巴方领导人共同做出决定,建设中巴经济走廊。随后,中巴经济走廊远景规划联合合作委员会成立,重点研究决定互联互通及中巴经济走廊沿线经济开发区支项目建设。“根据巴2013-2014财年预算草案,巴政府决定投入725.88亿卢比,用于现有的35个项目以及将启动的新项目,包括喀喇昆仑公路的改线工程。高速公路建设将对发展相关工业、储油设施以及油气管道产生积极影响,巴政府希望以此拓展和建设与中国、中亚国家、印度、伊朗以及西方国家的

① 《重庆贵州广西与越南商讨国际大通道建设和国际运输合作事宜》,《重庆与世界》2014年第1期。

② 《泛北合作,路在脚下》,《人民日报海外版》2012年7月17日,第4版。

③ 《建设孟中印缅经济走廊,助力中国南亚合作》,中国经济网, [http://intl.ce.cn/specials/zxgjzh/201305/31/t20130531\\_24438122.shtml](http://intl.ce.cn/specials/zxgjzh/201305/31/t20130531_24438122.shtml),2013年5月31日。



贸易新领域和新枢纽。”<sup>①</sup>2014年11月APEC期间,巴总理谢里夫访华,双方共签署了19项合作协议和备忘录,协议合同达420亿美元。巴基斯坦深受恐怖主义威胁,无疑制约中巴经济走廊建设,如果逆向分析,中巴经济走廊建设将促进中巴特别是中巴接壤地区的经济发展,从而促进中巴合作反恐合作,并在反恐问题上做到标本兼治,促进中巴在地缘经济和地缘政治两个方面实现双赢。

大湄公河经济走廊合作机制形成于20世纪90年代初,起初是由亚洲开发银行推动的。大湄公河流经包括中国在内的6个国家,涵盖的地区总面积(包括中国云南和广西,中国境内称澜沧江)256.86万平方公里,区域人口3.2亿,该地区资源丰富,合作潜力极大。中国一直是湄公河次区域经济合作的主要推动者。2014年12月20日,李克强总理在大湄公河次区域经济合作第五次领导人会议上指出:“中国提出‘一带一路’倡议,为深化次区域合作带来新契机。……中方将按市场化、可持续原则,出资10亿美元支持次区域互联互通等重点项目……中方始终坚持开发与保护并举原则合理利用水资源,将出资1亿元人民币,用于开展澜沧江-湄公河航道二期整治工程前期工作”。<sup>②</sup>为保证大湄公河航行安全,中老缅泰四国出台了联合巡航机制。截至2014年底,联合巡逻执法已达29次。“云南与大湄公河次区域各国围绕基础设施建设、跨境贸易与投资、私营部门参与、人力资源开发、环境保护5大战略重点,开展了包括交通、能源、电信、环境、农业、人力资源开发、旅游、贸易与投资、禁毒、卫生、文化等领域的合作。”<sup>③</sup>广西南宁-新加坡经济走廊实际上是大湄公河次区域合作的延伸,直至马来西亚、新加坡,以泛亚铁路为基础。中国作为地区大国需要推进在大湄公河次区域合作与中国-东盟自贸区两个不同层面的合作机制相互对接,打造中国-东盟自由贸易区“升级版”。

### 五、携手周边国家,以互联互通为契机, 打通国际贸易大通道

传统上南方丝绸之路,是中国西南地区与缅甸、泰国、印度直至西亚、中亚乃至欧洲的通商古道,比北方丝绸之路历史更悠久。张骞出使西域时曾发现当地有大量产于四川的蜀布和邛杖,经查证来自身毒国

(今印度),遂将此通商古道称为“蜀身毒道”。唐代之后,中国茶叶大量向海外输出,其贸易主要采取的是茶马交易形式。宋代之后,实施茶马治边政策并一直延续到明清,曾专门设置茶马司。抗日战争期间,为获得国际支持,中国修筑了滇缅公路、中印公路、滇越公路等西南国际通道。1942年,因日军切断中国西南国际通道,中美两国又开辟一条从印度阿萨姆邦到中国云南、四川的空中通道即驼峰航线。大西南与周边地区的联系从未中断。

习近平主席提出,建设丝绸之路经济带,要以加强政策沟通、道路联通、贸易畅通和货币流通、民心相通为切入点。这“五通”之中,道路联通是基础。2014年11月8日,参加北京“加强互联互通伙伴关系对话会”的8个国家领导人一致认为,“互联互通是时代潮流,也是亚洲国家的共同需要,应覆盖亚洲所有国家,使本地区所有国家和人民公平受益。”<sup>④</sup>习近平主席在此次会议演讲中指出“我们要建设的互联互通,应该是基础设施、制度规章、人员交流三位一体,应该是政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通五大领域齐头并进。这是全方位、立体化、网络状的大联通,是生机勃勃、群策群力的开放系统。”<sup>⑤</sup>

中国在“一带一路”沿线互联互通进程中发挥着举足轻重的引领作用,并开始提供更多的国际公共产品。2008年3月,连接东南亚多个国家的曼昆公路(6500公里)通车。2009年,中国决定为“中国-东盟投资合作基金”提供100亿美元,支持该区域互联互通及基础设施建设。2012年,中国再次宣布提供250亿美元信贷。2014年10-11月,由中国主导筹建,22个首批意向创始成员国决定成立亚洲基础设施投资

① 《2013-14财年巴基斯坦政府将为高速公路建设投入725.88亿卢比》,中华人民共和国驻巴基斯坦经商参处网站,http://pk.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201306/20130600161268.shtml,2013年6月13日。

② 《李克强出席大湄公河次区域经济合作第五次领导人会议开幕式》,《人民日报》2014年12月21日,第4版。

③ 《云南围绕5大重点参与GMS合作 GMS国家已成云南主要贸易伙伴》,云南省人民政府网站,http://www.yn.gov.cn/yn\_ynyw/201306/t20130619\_11152.html,2013年6月19日。

④ 《加强互联互通伙伴关系对话会联合新闻公报》,《人民日报》2014年11月9日,第2版。

⑤ 《习近平主持加强互联互通伙伴关系对话会并发表重要讲话》,《人民日报》2014年11月9日,第1版。



银行;中国还决定出资400亿美元成立丝路基金;<sup>①</sup>2014年11月,中国政府提出向东南亚国家提供200亿美元贷款以支持互联互通建设。这一系列举措将为“一带一路”互联互通提供融资支持,不仅有利于加快地区经济发展,也将助力全球经济复苏。

云南是中国连接东南亚和南亚,到达印度洋的最近陆上通道。货物贸易和人员来往,如果从腾冲县的猴桥口岸出境,可直接到达缅甸密支那,也可再由缅甸密支那进入印度东部,实际只有300公里路程。多年来,云南一直在推进“公路、铁路、航空、水运等交通基础设施建设,把云南建设成‘东连黔桂通沿海,北经川渝进中原,南下越老达新马,西接缅甸连印巴’的快捷、便利的国际大通道。”<sup>②</sup>2014年4月,老挝政府已经通过向中国贷款70亿美元修建中老边境至万象的中老铁路项目。“中铁工与缅甸铁道运输部先后签署合作谅解备忘录和框架性协议,确定了木姐-皎漂铁路建设的合作原则、合作机制和推进路线图。”<sup>③</sup>互联互通不仅包括基础设施及交通运输的畅通,而且包括互联网的互联互通。“2014年11月14日,中国联通独家投资建设的中国-缅甸国际陆地光缆工程全线贯通。自中国云南瑞丽开始,经缅甸木姐、曼德拉、内比都、仰光,一直到其印度洋口岸城市威双,全长近1500公里,全程建设80×10G传输系统,总投资约5000万美元。”<sup>④</sup>这一项目的成功,极大地促进了西南地区特别是广西、云南与东盟国家的通信联络,为中国与东盟国家的互联互通赋予新内涵。

中国作为世界第一货物贸易大国,海上贸易通道的安全不容忽视。长期以来,中国海上贸易主要依靠马六甲海峡和宫古海峡两条海上通道。这两条贸易通道均因地区局势的不确定性而存在安全忧虑,同时还存在货运成本高的问题。依据中国西南地区特殊的地缘优势,构建贸易太平洋和印度洋“两洋出海”已经势在必行。“从地缘政治层面以及港口自身条件出发,有可能作为中国出海口的有巴基斯坦的瓜达尔港、孟加拉国的吉大港、缅甸的仰光港以及正在构划中的缅甸若开港。”<sup>⑤</sup>中缅石油管道的运营就是“两洋出海”战略的成功案例。中缅石油管道不仅为中国石油进口运输开辟了新通道,降低了运输成本,还能与缅甸实现经济上的互利共赢。当前,中缅石油管道并未充分发挥其内在潜力,建议中缅石油管道复线工程

建设必须提上议事日程。推动“两洋出海”更是势在必行,“选定位于巴基斯坦的瓜达尔港口和孟加拉国的吉大港作为开拓对象,并且与缅甸的仰光港和若开港一起考察与规划,采取先易后难的策略循序渐进,下功夫促成印度洋出海大通道的整体阵容,以保障中国走向世界,实现和平崛起。”<sup>⑥</sup>2013年6月,巴基斯坦总理谢里夫在议会演讲指出,巴基斯坦同意修建自瓜达尔至中国新疆喀什的公路和铁路。他认为,这条铁路线和公路线必将促进巴基斯坦经济发展。中国外交部发言人对此回应,中方愿与巴方携手努力,抓紧相关规划和建设。其实,中国还可以选择包括缅甸、孟加拉国的更多印度洋出海港口来支撑,而推动21世纪海上丝绸之路建设,连接南方丝绸之路与北方丝绸之路,同时也将为中国西南地区 and 西北地区及中亚内陆国家提供最近的出海口。

建设南方“丝绸之路经济带”,振兴大西南,打通西南国际大通道,实现印度洋出海,贯通“一带”与“一路”,从某种意义上说,可以打破“马六甲困境”。而从另一个节点即印度洋上推动建立“21世纪海上丝绸之路”,进而将实现中国西南经缅甸、孟加拉国、印度、巴基斯坦、北非及中东包括伊朗、土耳其等国家和地区,最终抵达荷兰鹿特丹港,从而贯通第三亚欧大陆桥,以发挥“心脏地带”和“边缘地带”综合优势,为中国的地缘经济政治提供更大的回旋余地,是中国作为崛起大国战略的集中体现。

作者单位:对外经济贸易大学全球化与中国现代化问题研究所

责任编辑:韩海燕

<sup>①</sup> 丝路基金是开放的,可以根据地区、行业或者项目类型设立子基金,欢迎亚洲域内外的投资者积极参与。

<sup>②</sup> 《云南积极建设中国——东盟“五大通道”》,新华网云南频道, [http://www.yn.xinhuanet.com/ynnews/2002-12/25/content\\_107675.htm](http://www.yn.xinhuanet.com/ynnews/2002-12/25/content_107675.htm), 2002年12月25日。

<sup>③</sup> 《云南省互联互通建设成效显著》,中华人民共和国商务部驻昆明特派员办事处网站, <http://kmtb.mofcom.gov.cn/article/shangwxw/201404/20140400548996.shtml>, 2014年4月14日。

<sup>④</sup> 《中国-缅甸国际陆地光缆工程全线贯通》,《广西日报》2014年11月16日,第2版。

<sup>⑤</sup> 李靖宇、张卓《关于中国面向世界开拓两洋出海大通道的战略构想》,《中国软科学》2010年第8期。

<sup>⑥</sup> 李靖宇等《关于中国在南亚区域选取印度洋出海口的战略推进构想》,《中国海洋大学学报》2012年第5期。

